



A Canadian Coast Guard helicopter prepares to land at Triple Island lighthouse, near Prince Rupert, B.C.

Un hélicoptère de la Garde côtière canadienne s'apprête à atterrir au phare de Triple Island, près de Prince Rupert (C.-B.).



Concrete structure at the Lake Erie entrance to Welland Canal-Port Colborne.

Imposante structure à Port Colborne sur le lac Érié à l'entrée du canal de Welland.



The Louisbourg lighthouse as it looks today.

Le phare de Louisbourg, tel qu'il apparaît aujourd'hui.



Guiding light at the entrance to St. Lawrence River, at Cap-Chat (Quebec).

Le feu qui guide les matelots à l'entrée du Saint-Laurent, à Cap-Chat.

New front range light in Lake St. Francis at the mouth of Beaudette River.

Nouveau phare servant d'alignement dans le Lac Saint-François à l'embouchure de la rivière Beaudette.



A striking, slender structure at Yarmouth, Nova Scotia.

Impressionnante structure aux lignes élancées à Yarmouth, Nouvelle-Écosse.



Prince Shoal "wasp-waisted" lighthouse in the St. Lawrence River.

Le phare « à taille de guêpe » du haut-fond Prince dans le Saint-Laurent.



Lighthouse at Race Rock, B.C., more than 100 years old.

Le phare de Race Rock (C.-B.), vieux de plus de 100 ans.

LIGHTHOUSES PHARES



DEPARTMENT OF TRANSPORT
CANADA
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



1004
-2004
C.P.

SAILOR, Take Care!

The history of Canada's lighthouses, filled with tales of adventure, perils of the sea, war and even ghost stories, dates back to 1730 when the French designed the first lighthouse which was built shortly afterwards at Louisbourg, Nova Scotia. This was the second lighthouse built in North America, the other having been erected in 1719 at Boston, Massachusetts.

The Louisbourg lighthouse was a stone tower, 66 feet high. For a beacon, coal was burned in an iron pan set in a tripod. Its light could be seen six leagues away.

In 1737, the wooden top of this tower fell victim to its own flame and was replaced by a masonry structure. An oil lantern was installed to replace the coal pan. This new structure lasted until the second English siege of the Louisbourg fortress in 1758, when it was damaged and subsequently crumbled into a state of decay. It later was replaced by a wooden tower and this in turn gave way to a concrete structure which still stands. Today, more than two centuries later, the construction of a replica of the original tower is planned as part of a Government project to restore Louisbourg as a national historic site.

In 1758, a lighthouse was built on Sambre Island to mark the entrance to Halifax harbour and in 1788, another was erected at Cape Roseway to serve Shelburne harbour, again in Nova Scotia.

In 1816, the first lighthouse on the St. Lawrence River was built at Point Platon on the South Shore, 30 miles above Québec. The first on Lake Ontario was erected in 1803 at Gibraltar Point, marking the entrance to what is now Toronto harbour. The latter is the one that, according to local folk tales, is haunted by the ghost of its first keeper, who disappeared and is now believed to have been murdered in 1815.

By 1835, there were 10 lighthouses in the Bay of Fundy, eight on the Atlantic Coast, one in Newfoundland and 10 on the Gulf and River St. Lawrence, including two lightships on Lake St. Peter. By that time, there were also four lights on Lake Ontario and one on Lake Erie. Expanding Great Lakes trade gave rise to construction of a lighthouse on Lake Huron in 1847 and, in 1872, the first Canadian lighthouse was erected on Lake Superior at Michipicoten Island.

On the Pacific coast, these particular aids to marine traffic made their appearance in 1861 at Race Rocks, in the Strait of Juan de Fuca, and on Fisgard Island at the entrance to Esquimalt harbour. A century later, these towers, like many others of early but durable construction, were still in service, though equipped with modern lights and related navigation aids.

Of unusual interest is the lighthouse at Cape Bonavista, Newfoundland built in 1842. For years, the tower housed lights that were brought from Scotland and were reputed in some quarters to have once marked the Inchcape Rock, subject of Robert Southey's famed poem about the Abbot of Aberbrothock, the Inchcape Bell and the scoundrelly Sir Ralph the Rover, who moved the bell and subsequently met his doom on the rock. Today, the tower houses a new modern light, the old one stored away to become a museum piece.

The establishment of lighthouses and other aids to navigation in Canada has kept pace with the expansion of the country's marine commerce. Today, in sharp contrast with the crude towers of the 1700s, the Department of Transport's Marine Works Branch is responsible for some 300 manned light-stations where sound, radio and light signals require daily attendance. In addition, there are more than 4,000 automatic lights of various types serving navigation. All told, the department maintains more than 19,000 lighthouses, lights, buoys, beacons and other markers of all types.

As the older lightstations near the end of their economically useful life, they are replaced by new structures of modern design. With automation of lighthouses being stepped up, many of the formerly manned lightstations are now without lightkeepers. Installations at lighthouses vary with their location and the traffic they serve. Some have only a light. Some have lights and fog horns; others are also equipped with radio beacons.

Tending lighthouses and other aids to navigation is one of the major tasks carried out by ships of the Canadian Coast Guard. Helicopters based aboard some of the larger ships are used frequently for ship-to-shore transfer of lighthouse personnel and light cargo. Advent of this service has speeded up operations considerably, particularly where the approaches by water are difficult and sometimes impossible in times of adverse weather.

At such locations, the department has constructed landing pads for helicopters. New off-shore lighthouses, such as the "wasp-waisted" structure at Prince Shoal, in the St. Lawrence at the mouth of the Saguenay, and the Brule Bank light piers below Québec, have helicopter landing decks incorporated into the design of the tower. The Prince Shoal light is one of the most powerful in North America, with a total light intensity of 48 million candlepower. The light is located in an area of frequent fog conditions and the full intensity of the light is used only when needed in times of poor visibility.

Canada's marine lights are to be found from Cape Spear on the easternmost tip of Newfoundland to Iphigenia Point on the northwest shore of Graham Island in the Queen Charlotte, and from Middle Sister Island in Lake Erie to Tuktoyaktuk on the shores of Beaufort Sea, 200 miles north of the Arctic Circle.

As each night begins, these lights turn their Cyclops eyes seaward and resume their endless task of blinking out the message that means, in any language:

"Sailor, take care!"

Produced by the Information Services Division;
Department of Transport, Government of Canada,
under the authority of the Minister, Hon. Paul Hellyer.

MARIN, prends garde!

L'histoire des phares du Canada, parsemée de récits d'aventures, de périls de la mer, d'exploits de guerre et même d'un fantôme, remonte à 1730, année où les Français ont conçu et mis en chantier le premier phare à Louisbourg, en Nouvelle-Ecosse. Ce phare agissait du même phare en Amérique du Nord, le premier ayant été construit en 1719 à Boston, au Massachusetts.

La tour du phare de Louisbourg était faite de pierre et s'élevait à 66 pieds de hauteur. Son feu, qu'on pouvait apercevoir de six lieues à la ronde, était alimenté au charbon dans un bassin posé au sommet de la tour.

En 1737, la partie supérieure de la tour, qui était de bois, fut détruite par le feu et remplacée par une construction en maçonnerie. Une lanterne au pétrole supplanta le feu au charbon. Cette construction devait subsister jusqu'en 1758 alors qu'elle fut considérablement endommagée au cours du deuxième siège de la forteresse de Louisbourg par les Anglais. Elle fut remplacée plus tard par une tour de bois, puis, éventuellement, par une tour de béton. Aujourd'hui, plus de deux siècles plus tard, le gouvernement se propose de construire une réplique de la première tour dans le cadre du programme de restauration de Louisbourg comme site historique national.

En 1758, un phare fut construit sur l'île Sambre pour indiquer l'entrée du port d'Halifax, et, en 1788, un autre fut érigé à Cape Roseway pour desservir le port de Shelburne, également en Nouvelle-Ecosse.

En 1816 fut élevé le premier phare sur le fleuve Saint-Laurent, à la pointe Platon, sur la rive sud, 30 milles en amont de Québec. Le premier sur le lac Ontario fut érigé en 1808 à la pointe Gibraltar, à l'entrée de ce qui est aujourd'hui le port de Toronto. La légende veut que ce dernier phare soit hanté par le fantôme de son premier gardien, qui disparut mystérieusement et qu'on croit maintenant avoir été assassiné en 1815.

En 1835, on comptait dix phares dans la baie de Fundy, huit sur le littoral de l'Atlantique, un à Terre-Neuve et dix sur le golfe et le fleuve Saint-Laurent, dont deux bateaux-phares sur le lac Saint-Pierre. Il y en avait également quatre sur le lac Ontario et un sur le lac Érie. En raison de l'expansion de la navigation sur les Grands Lacs, un phare fut érigé sur le lac Huron en 1847, et en 1872, le premier phare canadien fit son apparition sur l'île Michipicoten, dans le lac Supérieur.

C'est en 1861 qu'on construisit les premiers phares sur le littoral du Pacifique, le premier sur les rochers Race, dans le détroit de Juan de Fuca, et l'autre, sur l'île Fisgard à l'entrée du port d'Esquimalt. Un siècle plus tard, ces tours étaient encore en service, comme plusieurs autres d'ailleurs de construction ancienne mais durable. Depuis, on les a cependant dotées de feux modernes et d'autres aides à la navigation.

Le phare du cap Bonavista, à Terre-Neuve, construit en 1842, revêt un intérêt particulier. Pendant plusieurs années, la tour abrita des feux apportés d'Ecosse. Ces feux étaient censés avoir indiqué l'emplacement du rocher Inchcape dont parle Robert Southey dans son poème sur l'abbé d'Aberbrothock. Le poème fait allusion à la cloche d'Inchcape et au coquin Sir Ralph the Rover qui enleva la cloche et trouva la mort par la suite sur le rocher. La tour abrite aujourd'hui un feu de conception moderne; l'ancien est conservé comme pièce de musée.

Les phares et autres aides à la navigation au Canada ont été établis au rythme de l'expansion du commerce maritime. De nos jours, la Direction des travaux maritimes du ministère des Transports est chargée d'environ 300 stations de phare qui requièrent la présence de gardiens pour activer et garder en bon état de fonctionnement les signaux sonores, radioélectriques et lumineux. En outre, la sécurité de la navigation est assurée par plus de 4,000 feux automatiques de divers types. Dans l'ensemble, le ministère a en charge de plus de 19,000 phares, feux, bouées, balises et autres repères de tous genres.

A mesure que les anciennes stations de phare deviennent désuètes, elles sont remplacées par des ouvrages de conception moderne. L'automatisation se poursuivant à un rythme accéléré, plusieurs anciennes stations de phare ne requièrent plus les services de gardiens. Les divers phares sont équipés pour satisfaire aux exigences de la navigation aux endroits où ils sont situés. Ainsi, certains n'ont qu'un feu; d'autres, un feu et une corne de brume; d'autres enfin disposent en plus d'un radiophare.

L'entretien des phares et des autres aides à la navigation constitue une des principales tâches des navires de la Garde côtière canadienne. Des hélicoptères affectés à certains gros navires sont souvent utilisés pour le transport du personnel des phares et des cargaisons légères. L'avènement de ce service a permis d'accélérer le travail, surtout lorsque le trajet par eau jusqu'à la terre ferme est difficile et même parfois impossible, en particulier par mauvais temps.

A ces endroits, le ministère construit des aires d'atterrissage permettant aux hélicoptères de se poser. Ainsi, des ponts d'atterrissage ont été aménagés sur certains phares, dont, entre autres, ceux du haut-fond Prince dans le Saint-Laurent à l'embouchure du Saguenay, et de Banc Brûlé, en aval de Québec. Le phare du haut-fond Prince, dont l'intensité lumineuse atteint 48 millions de bougies, est l'un des plus puissants en Amérique du Nord. Il est situé dans un secteur où la brume est fréquente. Son feu n'est cependant utilisé dans toute son intensité que lorsque la visibilité est bien mauvaise.

Les phares du Canada sont dispersés depuis le cap Spear à l'extrémité orientale de Terre-Neuve jusqu'à la pointe Iphigénia sur la rive nord-ouest de l'île Graham dans l'archipel de la Reine Charlotte et depuis l'île Middle Sister sur le lac Érie jusqu'à Tuktoyaktuk sur les rives de la mer Beaufort, 200 milles au nord du cercle Arctique.

Au début de chaque nuit, ils tournent leurs yeux de Cyclopes vers la mer et recommencent inlassablement à clignoter leur message qui est le même pour tous, peu importe la langue:

«Marin, prends garde!»

Publication de la
Division des services d'information
du ministère des Transports
autorisée par l'honorable Paul Hellyer